



Zentralschweiz die Sektion mit Herzblut aus dem Herzen der Schweiz

Info 1/2022

Schöffland im März 2022

Liebe Clubkameradinnen
Liebe Clubkameraden

Nein! Weder Corona noch die Ukraine sollen Thema sein!

Für unser Jahresprogramm 2022 sehe ich sehr grosse Chancen, dass wir ohne grosse Verschiebungen oder gar Streichungen durchkommen könnten. Aber Garantien kann ich keine abgeben, lediglich Optimismus und Zuversicht. Das hingegen beim Rückblick auf das, was bereits über die Bühne gelaufen ist, und eine vorsichtige Vorschau auf das, was demnächst stattfinden wird.

Rückblick

Nationale GV 2021 Ausserordentlicher Weise diesmal in schriftlicher Form, ist glatt über die Bühne gegangen, die Stimmbeteiligung war so hoch wie nie zuvor. Alle Resultate auf www.smvc.ch

Vortrag zu e fuels Am Montag dem 10. Januar hat unser erster Stamm 2022, mit einem sehr interessanten Vortrag zu **e fuels** stattgefunden. Das Thema fand sehr grossen Zuspruch. Noch nie habe ich so zahlreiche Entschuldigungen für das Fernbleiben zu einem Vortrag erhalten. Und auch unser Stamm-Saal (für Vorträge weniger geeignet) kam an seine Kapazitätsgrenzen. Unser Sektionsmitglied Bernhard Taeschler (Präsident des Dachverbandes SHVF) wusste alle Anwesenden, auch die erstaunlich zahlreichen Ladys, in seinen Bann zu ziehen. Ein Thema das uns mittelfristig sicher noch weiter beschäftigen wird. Steigen die Benzinpreise weiter wie aktuell, wird **e fuels** bald einmal preislich marktfähig. 😊 Nein, natürlich ist das nicht ganz so einfach, denn niemand wird ja glauben, dass alle anderen Energien bei dieser Preisspirale nicht früher oder später auch auf diesen Zug aufspringen werden. Für alle deren Interesse über den Tellerrand hinaus geht, habe ich zu diesem Thema am Schluss dieser Info zwei **Auszüge** aus publizierten Artikeln beigefügt. Beide sind wohl mit viel Beamtendeutsch und technisch, wissenschaftlichen Fachausdrücken gespickt, aber trotzdem lesenswert. Weiter wird die Sektion Mittelland im Laufe des Jahres diesen Vortrag auch an einem ihrer Monats-Stämme präsentieren, das als Info für alle die im Januar nicht Gelegenheit hatten dabei zu sein. Wann genau das sein wird könnt ihr auf der Homepage www.smvc.ch unter der Sektion Mittelland entnehmen. Aber sicher auch zu gegebener Zeit auf der sehr aktiven FB-Gruppe dieser Sektion.

GV Sektion Mittelland Am Mittwoch 12. Januar fand die GV unserer Nachbarsektion Mittelland statt. Mit Kay Baumgartner hat ein Mann aus unseren Reihen (war bis dato ZS-Mitglied) das Zepter übernommen. Man darf dies unverblümt als Wiederbelebung einer bereits totgesagten Sektion bezeichnen. Der Start ist mehr als gut verlaufen, der sehr geringe Mitgliederbestand von noch knapp 25 Personen, konnte in der Zwischenzeit durch Kay's Aktivitäten bereits nahezu verdoppelt werden. Die Sektion Mittelland ist nach Jahrzehnten des Dornröschenschlafes von "Prinz Kay" wachgeküsst worden! 😊 Wir werden auch in Zukunft noch Weiteres von dieser reanimierten Sektion hören. Bereits das 1. Highlight 2022 vom

Sonntag 13. März liess aufhorchen. Brunch und persönliche Führung mit Jo Vonlanthen durch seine einzigartige Formel-1-Sammlung sowie weitere Schätze und Sammlerstücke aus vergangenen Zeiten. Einladung und Anmeldung wurden unter www.smvc.ch Sektion Mittelland publiziert. Mein Urteil: super Anlass bei sonnigem Wetter, jederzeit einen Besuch wert!

GV Sektion Zentralschweiz am Montag 14. Februar fand unsere eigene GV im grossen Saal unseres Stamm-Lokales statt. Nach dem Versand der Einladung tröpfelten nur vereinzelte Anmeldungen ein, und ich dachte bereits, das wird nicht allzu viele Teilnehmer geben. Aber das Tröpfeln dauerte über einen Monat lang an, und ganz interessant fand ich, dass nun wirklich alle Kanäle dafür benutzt wurden. Nebst einem sehr hohen Anteil von Online-Anmeldungen, flossen aber auch per Mail, per Post, per WhatsApp, per SMS, per Telefon, per Handy, und auch auf persönlich mitgeteiltem Weg bei mir ein. Nur Brieftaube ist keine auf dem Balkon gelandet, und auch kein Meldeläufer klopfte an die Türe. Aber sonst war wie erwähnt alles vorhanden. Mit 58 Leuten war unsere GV erstaunlich gut besucht, das hat mich angenehm überrascht. Die Traktanden konnten wir dem Zeitplan gemäss abarbeiten, alles wurden ohne Gegenstimme angenommen. Uschi Bachmann hatte schon vor geraumer Zeit ihren Rücktritt aus unserem Vorstand mitgeteilt, die logische Folgerung vor den Wahlen, war ihre Verabschiedung. Allen restlichen Vorstandsmitgliedern wurde ohne eine Gegenstimme, für weitere 3 Jahre das Vertrauen ausgesprochen. Als kleine Geste wurden zum Valentinstag allen anwesenden Ladys ein kleines Blumenpräsent überreicht. Das Protokoll zur GV wird euch zu einem späteren Zeitpunkt automatisch zugestellt.

Traditioneller Filmabend am Montag 14. März hat unser traditioneller Filmabend stattgefunden. Natürlich einmal mehr mit einer Pausenüberraschung! Ich hörte auch die Bemerkung, dass die Dubler-Mohrenköpfe eigentlich keine Überraschung, sondern bereits Tradition seien. Das werde ich beim nächsten Filmabend im 2023 gebührend berücksichtigen 😊 Dieser Indoor-Anlass war die erste Gelegenheit für alle "Ausgesperrten" wieder aktiv dabei sein zu können. Unser "Operateur" Felix Keller hat sich, mit einer Sammlung von Werbefilmen der Automobilbranche, für einen anderen, als im Programm angekündigt Filmtitel entschieden.



Vorschau

Nachdem der Bundesrat nun die BAG-Schleuse ziemlich weit geöffnet hat, scheint die Sonne bereits wieder wesentlich kräftiger. Das mag vielleicht einigen Wenigen nicht genehm sein, aber ganz vielen waren in den vergangenen Monaten die auferlegten BAG-Verordnungen auch nicht wirklich genehm. Jetzt gilt es Risse zu kitten, welche in grossen Teilen der Bevölkerung entstanden sind. Ich verstehe kitten als Blick in die Zukunft, es bringt nichts im privaten Rahmen Schuldige suchen zu wollen. Ich freue mich auf jedes Mitglied, welches durch die neuen BAG-Verordnungen wieder aktiv am Clubleben teilnehmen kann.

cultura suisse Mi. – Fr. 6. – 8. April Nationale Kultur-Fachmesse in der Bernexpo. Stand von SHVF und IgFS, Stand-Chef Ruedi Müller SMVC ZS wer Zeit hat, es wäre ein Besuch wert. Als Besucher trifft man jedoch nur am Rande unser Thema Oldtimer an. Jedoch ist es für uns wichtig dort Präsenz zu zeigen, um auf dem Weg zur Anerkennung unseres Kulturgutes auf Rädern Sympathisanten für uns zu gewinnen. Wer Interesse hat, soll sich bei Ruedi für ein Eintritts-Ticket melden. Siehe in [Ruedis Newsletter Oldtimerlinks a Gogo März 2022 Nr. 1](#)

Monats-Stamm Montag 9. April im Dézaley-Saal wieder einmal "nur" Benzin-Gespräche.
Historic Vehicle Days I Samstag 23. April Open Door by Frey, Food und Trank in Muri. Louis + Brigitt Frey öffnen einmal mehr die Tore zur "Schüür 37" Es gilt: Sehen und gesehen werden! für das leibliche Wohl ist ausreichend gesorgt! Einfach mal reinschauen!
Historic Vehicle Days II Sonntag 24. April Guten Morgen by Frey Kaffee und Gipfel in Muri. Auch am Sonntag gilt: Sehen und gesehen werden! Einfach unkopliert!

Saison-Eröffnung 2022 Samstag 7. Mai. Wir nehmen bereits den 3. Anlauf zu diesem Event, diesmal sollte es aber gelingen! Besuch der Stiftung Brändi in Horw, welche uns bereits seit 2020 erwartet! Zuerst werden wir kulinarisch durch die Brändi-Crew verwöhnt, danach dürfen alle die für unser Wohl besorgt waren, als Dankeschön eine Rundfahrt mit unseren Oldtimern geniessen. Und final geniessen wir das Brädi-Dessertbuffet. Eine Einladung folgt schon in Bälde, per Rundmail und auf der Homepage!

Monats-Stamm Montag 7. Mai im Dézaley-Saal wieder mit Benzin-Gesprächen.

Jubiläums-Anfahren 65 Jahre SMVC Schweiz Samstag 14. Mai zurück zu den Wurzeln! Details folgen in Kürze. Die Einladung wird Ende März auf der Homepage publiziert, und allen Mitgliedern der Zentralschweiz auch per Mail zugestellt.

65. GV SMVC Schweiz Sonntag 15. Mai im Seedamm Plaza. Auch hier folgen in Kürze die Details, und die Einladung mit Traktandenliste wird auf der Homepage publiziert, und den Mitgliedern der Zentralschweiz auch per Mail zugestellt.

Viele schöne Anlässe erwarten euch schon in naher Zukunft. Die Organisatoren freuen sich auf euere zahlreiche Teilnahme.

Kameradschaftliche Grüsse
euer Sektionspräsident
Henri Boschetti

Thema **e fuels** ,auf den nachfolgenden Seiten für Interessierte
2 Auszüge von publizierten Artikeln.

Synthetischer Kraftstoff soll Verbrenner am Leben halten

(Quellennachweis: Auszug aus Artikel der NZZ)

Um die Klimaziele des Pariser Abkommens zu erfüllen, reicht es nicht, neu immatrikulierte Fahrzeuge nur noch mit Elektroantrieb zu erlauben. Synthetische Treibstoffe **e fuels** könnten eine wichtige Rolle spielen. Im Rahmen einer Lebenszyklusanalyse wurden die CO₂-Emissionen betrachtet, die aus der Herstellung der Autos und deren Nutzung, aber auch aus der Erzeugung und Bereitstellung der Energieträger resultieren.

Die kumulierten CO₂-Emissionen zwischen den verschiedenen Kombinationen von Energieträgern und Antrieben unterscheiden sich lediglich um 14 %. Daraus resultiert, die Antriebsform hat nur einen geringen Anteil, ob wir die Klimaziele erreicht werden. Vielmehr wie schnell wir es schaffen, aus der Nutzung fossiler Energieträger auszusteigen.

Je nach Strommarkt ist es nämlich auch möglich, dass der CO₂-Ausstoss eines Batterieautos in der Well-to-Wheel-Betrachtung bis 100 Gramm pro Kilometer oder mehr betragen kann. Andererseits liesse sich ein Auto mit nachhaltig hergestelltem synthetischem Treibstoff **e fuels** sehr schadstoffarm und CO₂-neutral betreiben. Es gilt also Lösungen zu finden, um die CO₂-Emissionen der Bestandsflotte schnell zu senken. Dies ist aus heutiger Sicht nur möglich, wenn es gelingt, synthetische Treibstoffe **e fuels** rasch auf den Markt zu bringen».

Auch um das Jahr 2030 werden noch rund 80 % der im Verkehr zugelassenen Fahrzeuge mit einem Verbrennungsmotor ausgestattet sein. All diese Fahrzeuge benötigten noch riesige Mengen Treibstoff. Deshalb müssen die fossilen Treibstoffe sukzessive durch **e fuels** ersetzt werden, denn ohne diese sind die Klimaziele nicht zu erreichen!

Die Einführung von **e fuels** ist für die Energiewirtschaft jedoch mit grossen Herausforderungen verbunden, denn **eine hundertprozentige Umstellung der PKW-Flotte auf synthetische Treibstoffe e fuels würde den Energiebedarf, verglichen mit rein batterieelektrischer Mobilität, um das Drei- bis Vierfache erhöhen.** Kämen die **e fuels** Treibstoffe aber aus besonders sonnen- und windreichen

Regionen, würde sich der Bedarf nur um den Faktor zwei bis drei erhöhen. (H.B. Faktor 2 – 3 ist ja auch nicht gerade wenig!)

Gesetzliche Hindernisse

Hinderlich für eine Entwicklung einer Power-to-Liquid-Produktion ist jedoch der Umstand, dass die EU für die CO₂-Flottenziele nur den Fahrbetrieb berücksichtigt, also die Tank-to-Wheel-Bilanz. Deshalb fehlt noch der Anreiz, in Infrastruktur und Produktion zu investieren. Würde das bei der Treibstoffherstellung aufgenommene CO₂ in einer Well-to-Wheel-Betrachtung eingerechnet, könnten sich Investitionen lohnen.

Die Vorteile synthetischer Treibstoffe sind klar: Zum einen könnten die vielen Millionen benzin- und dieselbetriebenen Autos ohne weitere technische Modifikationen und unter Beibehaltung der heutigen Infrastruktur mit Synfuels betankt werden, was ihre Schadstoff- und CO₂-Emissionen von einem Tag auf den andern massiv senken würde. Zum andern sind batterieelektrische Antriebe für Schiffe, Flugzeuge und Trucks weniger geeignet. Diese werden aber für den Güterferntransport, auf der Strasse, dem Wasser und in der Luft, noch während vieler Jahre auf flüssige Treibstoffe angewiesen sein, weil diese mit hoher Energiedichte speicherbar sind. Auch Besitzer von klassischen Fahrzeugen oder Rennwagen freuen sich, wenn sie weiterhin Flüssigtreibstoffe tanken könnten.

E-Fuels, Synfuels und Solar Fuels

Zu den künstlich hergestellten Treibstoffen (Synfuels genannt) zählen Kohlenwasserstoffe wie Bio-Fuels, E-Fuels sowie Power-to-Gas und Power-to-Liquid. Diese Treibstoffe werden entweder auf Basis von Biomasse oder elektrolytisch erzeugtem Wasserstoff hergestellt und **können in reiner Form oder als Beimischung in Diesel-, Benzin- und Gasmotoren genutzt werden**. Darüber hinaus führen sie zu einer deutlich besseren CO₂-Bilanz, da das emittierte (H.B. emittierte = in die Luft abgegebene) CO₂ vorher bei der Produktion aufgenommen wurde.

CO₂ ist bei der Herstellung der Synfuels ein Rohstoff, der sich zusammen mit Wasserstoff (H₂) über ein Synthesegas durch Methanisierung, oder Methanolsynthese sowie weitere Veredelungsschritte zu E-Benzin, E-Diesel, E-Kerosin oder E-Methan verarbeiten lässt. Das CO₂ kann aus industriellen Anlagen, aus Biomasse oder aus der Umgebungsluft stammen. Etwas spezieller sind die Solar Synfuels. So nennen die Entwicklerfirmen Synhelion und Climeworks ihre Treibstoffe, die ohne den Umweg über grünen Strom allein aus Sonnenwärme und Umgebungsluft erzeugt werden (Sun-to-Liquid).

Herstellkosten und Literpreise

Aufgrund der geringen Produktionsmengen, der teuren Herstellverfahren und fehlender Fördermassnahmen ist nicht von einem baldigen grossflächigen Einsatz der Synfuels auszugehen. Zudem rechnet beispielsweise das deutsche Bundesministerium für Wirtschaft und Energie **für das Jahr 2030 mit einem Literpreis von mehr als 4 Euro 50**. Allerdings könnte sich der Literpreis zwischen 1 und 2 Euro einpendeln, wenn die Treibstoffe direkt dort produziert würden, wo günstig erneuerbarer Strom generiert werden kann. (H.B. dieser tiefe Preis scheint mir schon eher Utopie zu sein!)

Zurzeit gibt es verschiedene Projekte für Anlagen zur Herstellung von Synfuels an geeigneten Orten. Porsche / Siemens Energy und Exxon Mobil hat mit dem Bau einer kommerziellen Pilotanlage zur Herstellung von nahezu CO₂-neutralen synthetischen Treibstoffen in Chile begonnen. Schon im laufenden Jahr sollen rund 130 000 Liter für den Einsatz in den eigenen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren erzeugt werden. **Auch Porsche rechnet vorerst mit einem Literpreis von etwa 4 Euro 50**.

Das Engineering-Unternehmen Obrist aus Lustenau plant ebenfalls ein riesiges Solarkraftwerk in Saudi-Arabien, eine besonders sonnenreichen Gegend, mit einer jährlichen Sonnenenergie von bis zu 2700 kWh pro m², womit sich bei einer 10 Quadratkilometer grossen Solaranlage 400 000 Tonnen E-Methanol herstellen liessen. Für die Produktion von einem kg E-Methanol sind laut Obrist 2 kg Meerwasser, 3,4 kg = (3,4m³) Luft und rund 12 kWh (12'000 Watt) Strom notwendig. Gleichzeitig würden dabei 1,5 kg Sauerstoff anfallen. Da Methanol eine Energiedichte von 5,6 kWh/kg besitzt, würden rund 47 % der eingesetzten Solarenergie im synthetischen Treibstoff stecken.

Das schweizerische ETH-Spin-off-Unternehmen Synhelion stellt synthetischen Treibstoff mit Solarwärme sowie H₂O (Wasser) und CO₂ (Kohlendioxid) her. Dabei werden diese mit dem Direct-Air-Capture-Verfahren von Climeworks direkt der Umgebungsluft entzogen. Noch im laufenden Jahr wird Synhelion die weltweit erste industrielle Anlage zur Herstellung von Solartreibstoff bauen, der Start der Treibstoffproduktion ist für 2023 geplant. Parallel dazu läuft die Planung der ersten kommerziellen Anlage in Spanien. Bis 2030 soll dort jährlich rund 875 Millionen Liter Treibstoff hergestellt werden. Damit könnte rund 15 % des Schweizer Benzin- und Dieselskonsums abgedeckt werden. Für das globale CO₂-Budget ist dies natürlich nur ein Tropfen auf den heissen Stein, für die Schweiz würde es aber bereits eine signifikante Reduktion der CO₂-Emissionen bedeuten.

(H.B.) Wir sind auch nicht für die ganze Welt verantwortlich!!

Vorsichtig nimmt der Synhelion-Chef auch Stellung zur Preisfrage: «Für uns ist klar, dass unsere Solartreibstoffe langfristig wettbewerbsfähig mit fossilen Treibstoffen sein müssen, damit sie grossflächig zum Einsatz kommen. Damit man dorthin kommt, muss man Grossanlagen bauen. **Bis 2030 haben wir das Ziel, die Produktionskosten auf rund einen Franken pro Liter zu senken.** Im Vergleich mit anderen Methoden der Herstellung von synthetischen Treibstoffen wäre dies sehr wettbewerbsfähig.

(HB) Die Herstellungskosten dürfen jedoch nicht mit dem Zapfsäulenpreis verwechselt werden, denn Vater Staat wird auch da noch grosszügig zulangen. Interessant dürfte auch sein, wie die fehlenden Treibstoffsteuern, im Jahr 2020 (Benzin 76,82 Rp./lt. Diesel 79,57 Rp./lt total 2,5 Milliarden) in Zukunft beschafft werden sollen? Wohl kaum mit einer zusätzlichen Steuer im ÖV-Bereich! ☺)

Ein Spiel mit falschen Karten?

(Quellennachweis: Auszug aus dem Auto-Medienportal)

Rechtzeitig zum Nikolaustag holte Transport & Environment (T&E) den Knüppel aus dem Sack. Die nach eigener Einschätzung führende nichtstaatliche europäische Organisation mit Sitz in Brüssel, die sich für einen nachhaltigen Verkehr einsetzen will, erschreckte die Öffentlichkeit mit einer Studie, die es in sich hatte.

Umfangreiche Abgastests, durchgeführt mit einem Mercedes der A-Klasse, hätten erwiesen, so T&E, dass synthetische Kraftstoffe keinen Deut umweltfreundlicher seien als E10-Benzin oder E10-Diesel, die mit zehn Prozent Ethanol vermischt sind. Im Gegenteil. In der Praxis stoße ein mit e-Fuel betriebener Pkw nicht nur ebenso viel Stickstoffoxid aus, sondern der Motor blase darüber hinaus sogar dreimal so viel Kohlenmonoxid und zweimal so viel Ammoniak in die Luft, als wenn er mit handelsüblichem E10-Treibstoff betrieben würde. Letzteres könne Asthma, Herzkrankheiten und Krebs verursachen.

Folglich sah sich Stef Cornelis, Direktor des T&E-Deutschland-Ablegers veranlasst, an die zwei Tage später mit ihrer Arbeit beginnende neue Regierung in Berlin einen flammenden Appell mit einer Reihe von Unwahrheiten und dem Ziel zu richten, synthetischen Kraftstoffen den Garaus zu machen. „Der Koalitionsvertrag sieht vor, dass e-Fuels auch nach 2035 im Straßenverkehr eingesetzt werden. Das ist ein Fehler, denn sie sind nicht sauber, nicht verfügbar und die meisten Automobilhersteller wollen sie nicht einmal in ihren neuen Fahrzeugen haben“, so Cornelis. „Statt Unsicherheit zu verbreiten, sollte die neue Regierung den Weg für e-Fuels versperren und voll auf Elektromobilität setzen, damit sich die deutschen Autohersteller im Bereich der Elektro-Antriebe zu Marktführern entwickeln können.“

Für den Praxistest hatte T&E das französische Forschungsinstitut IFP Énergies nouvelles (Ifpen) beauftragt; für das Abgasverhalten von synthetischem Diesel zog der Verband Teile einer wissenschaftlichen Studie des Prüflabors CONCAWE heran, einer Institution der europäischen Raffinerie-Industrie.

Die Tester brauten ihren Treibstoff selbst.

Da angeblich kein synthetisches Benzin auf dem Markt zu bekommen war, um die Tests durchführen zu können, mixte IFP Énergies nouvelles kurzerhand selbst 100 Liter eines eigenen, vermeintlich synthetischen Benzins zu zwei unterschiedlichen Mischungen zusammen. Deren Emissionen verglich Ifpen mit denen des EU-Benzins der Norm E10.

Damit stand jedoch das T&E-Projekt von Anfang an auf tönernen Füßen. Um richtiges e-Fuel zu beziehen, hätte nämlich lediglich ein Telefonanruf genügt. Zum Beispiel bei der Chemieanlagenbau Chemnitz GmbH (CAC), von Belgien aus unter der Nummer 0049 371 68990 erreichbar. Umweltfreundliche Kraftstoffe, die in jedem Verbrennungsmotor eingesetzt werden können und dennoch dem Klima nicht schaden, haben CAC zusammen mit dem Institut für Energieverfahrenstechnik und Chemieingenieurwesen (IEC) der TU Bergakademie Freiberg bereits gemeinsam umgesetzt. Mit ihrem marktreifen Verfahren können die beiden Partner bereits jetzt synthetisches Benzin aus Methanol herstellen, das aus Kohlendioxid (CO₂) und „grünem“ Wasserstoff (H₂) erzeugt wird – ganz ohne fossile Rohstoffe.

Die Demonstrationsanlage an der TU Bergakademie Freiberg kann bereits heute 100 Liter pro Stunde herstellen. In einer ersten industriellen Anlage sollen es bis zu 50.000 Tonnen werden, ab 2024 dann bis zu 250.000 Tonnen pro Jahr. Ziel ist bis 2030 jährlich eine Million Tonnen synthetisches Benzin. „Diese Menge leistet bei einem jährlichen Verbrauch in Deutschland von etwa 16 Millionen Tonnen Ottokraftstoff einen wichtigen Beitrag zur Erfüllung der Klimaziele“, erklärt Jörg Engelmann,

Geschäftsführer der CAC. Und seine Pressesprecherin Antje Wappler ergänzt: „T&E hätte von uns e-Fuels zu Testzwecken in ausreichender Menge bekommen können.“

Mit e-Fuel indes hatten die Flüssigkeiten, mit denen T&E experimentierte, offenbar nichts zu tun. Das Prüflabor CONCAWE, auf dessen Untersuchungen sich die angeblichen Umweltschützer im Zusammenhang mit dem Abgasverhalten von synthetischem Diesel beriefen, kritisierte, dass „einige Ergebnisse“ aus seiner Studie „herausgepickt und aus dem Zusammenhang gerissen“ seien. Darüber hinaus wären die eingesetzten Kraftstoffe noch nicht einmal synthetische, sondern „Benzinmischungen aus verschiedenen Lösungsmitteln“ gewesen. Wörtlich lautete das vernichtende CONCAWE-Urteil zur T&E-Studie: „Dies wirft ernsthafte Bedenken hinsichtlich der Repräsentativität solcher Brennstoffe für eine e-Benzin-Studie auf.“

Auch VW akzeptiert synthetische Kraftstoffe

Inzwischen formiert sich hierzulande eine ansehnliche Front gegen die Studie der Brüsseler NGO (Non-Governmental Organisation, zu Deutsch: Nichtregierungsorganisation), weshalb die Diskussion darüber anhalten wird. Dazu gehören Start-ups und Unternehmen, die e-Fuels herstellen, der Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen und sogar die Formel 1, die in naher Zukunft aus Gründen der Umweltverträglichkeit zu 100 Prozent mit e-Fuel um die Weltmeisterschaft rasen will.

Auch die Deutz AG, vor fast 160 Jahren als "N.A. Otto & Cie." in Köln als erste Motorenfabrik der Welt gegründet, ist davon überzeugt: „Langfristig ist ein CO₂-neutraler Motorenbetrieb mit sogenannten e-Fuels (synthetische Kraftstoffe) möglich.“ Zum Jahreswechsel machte sich sogar der Wolfsburger Volkswagen-Konzern, unter VW-Chef Herbert Diess in erster Linie Verfechter der Elektromobilität, für e-Fuels stark und gab Modelle mit den neuesten Vier-Zylinder-Dieselmotoren offiziell für die Nutzung mit paraffinischen Kraftstoffen frei. So bezeichnet auch Volkswagen „alternative Kraftstoffe als ein zusätzlicher Bestandteil auf dem Way to Zero“, also dem Weg zur Klimaneutralität.

Synthetische Kraftstoffe kein Deut umweltfreundlicher als Benzin oder Diesel wie es bei T&E heißt? Hier täuscht die grüne Umweltlobby in Brüssel die EU und ihre Bürger. Bewusst, um Zweifel an der Elektromobilität im Zweifel zu ersticken?

Die neue Regierung ist T&E jedenfalls nicht auf den Leim gegangen. „Wir wollen die Klimaschutzziele im Verkehrsbereich einhalten, die Elektromobilität im Pkw-Bereich ist dafür ein wichtiger Baustein. Gleiches gilt aber auch für strombasierte Kraftstoffe, e-Fuels. Nicht nur im Flugverkehr, auch im Schiffsverkehr, bei den Nutzfahrzeugen und natürlich auch in den Bestandsflotten der Pkw. Jeder Beitrag zur CO₂-Reduktion ist wichtig“, sagte Bundesverkehrsminister Volker Wissing in der Bundestagsdebatte zur Politik der Bundesregierung im Bereich Digitales und Verkehr am Donnerstag, 13. Januar 2021. (aum/Hans-Robert Richarz)